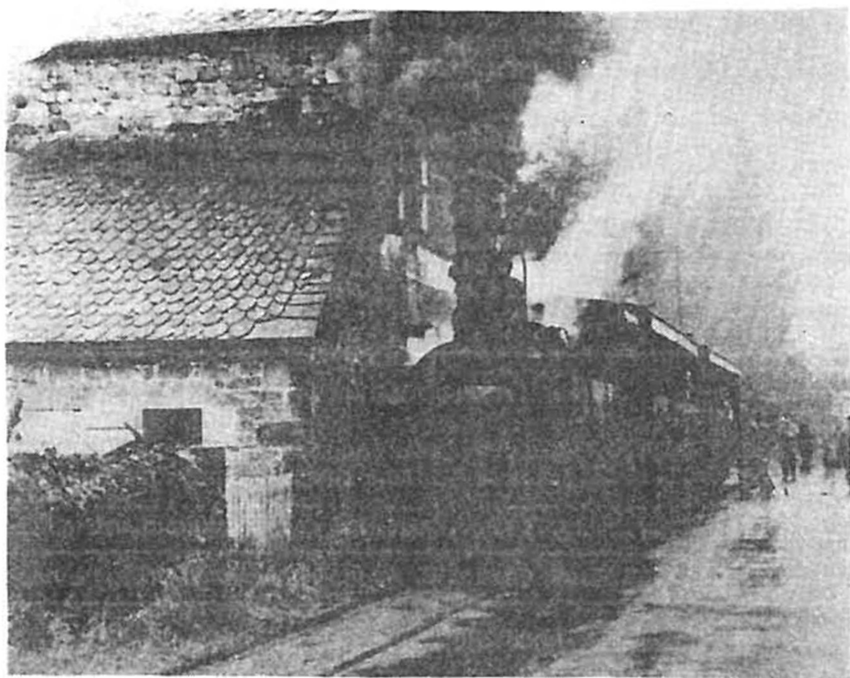
INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

32a jaro   Julio-Aŭgusto 1980   N-ro 4



– Ĉu ni revidos ilin ... por nia plezuro?

(foto "Vie du Rail")

Mesaĝo de Sir Peter Parker, prezidanto de B.R. (British Railways)

al la 32a Kongreso de IFEF, Nederlando, majo 1980.

Estas konvena ke vi, fervojistaj Esperantistoj, kongresu en lando, kiu havas internacian spiriton kaj subtenas vere internaciajn celojn, ĉar vi klopodas kunigi ĉiujn popolojn de la mondo pere de komuna lingvo.
Sur la reloj nia internacia lingvo estas la ŝtala rado sur la ŝtala relo. Estas la plej energiŝpara metodo de amastransporto: certigas moveblecon kaj servas la ekonomiojn de ĉiuj nacioj de la mondo.
La renaskiĝo sur la reloj nun okazas. Ne estas nova sed estas daŭranta proceso eble inspirita de la "Shinkansen" trajnoj en Japanio, kaj nun rapidigata de la ekscitantaj disvolviĝoj ĉi tie en Britio.
Dum la pasintaj du jardekoj ni multe progresis en la britaj fervojoj per la altrapida dizelaj trajnoj, kaj nia nova revolucia "Advanced Passenger Train" proviĝadas; kaj ni bone progresas en la renovigado de nia servo al industrio per nia var-transportado. Tiuj ĉi estas nur partoj de tutmonda reveno al la fervojoj. En Usono estas kreskanta intereso pri fervojoj; ankaŭ en Ĉinio.
Nia propra konsulta kompanio, Transmark, operacias en 29 landoj - inkluzive de Usono.
En Eŭropo, kiel Esperanto transiras lingvajn barilojn, do trajnoj transiras naciajn landlimojn. Kaj la Markola Tunelo signifos, ke Britio ne plu estos fortranĉata de la kontinento.

Kun niaj kolegoj de la SNCF, ni baldaŭ prezentos niajn proponojn al niaj respektivaj registaroj. Laŭ la planoj, ni unue konstruos unutrakan tunelon sub la markolo, kiu povos pritrakti 120 trajnojn tage, kaj povos pritrakti la atendatan 33 % pligrandiĝon de pasaĝera trafiko inter 1983 kaj la jaro 2000, kaj kun la 40 % pligrandiĝon de var-trafiko dum la sama periodo.
La kosto de la tunelo, pundoj 650.000.000, laŭ 1978 prezoj, disetendata trans la sepjara konstruperiodo, egalas la pagon de po malpli ol pundoj 50.000.000 jare de Britio kaj Francio.
Krom la ekonomian gajnon, la tunelo ankaŭ pli nuligos la naciajn barilojn.
Pli ol iam ajn, nia ĝenata mondo bezonas, ke la nacioj parolu unu al la alia trans la naciajn, politikajn, kaj lingvajn barilojn, ĉar komunikado kondukas al pli bona kompreno tra la mondo.
Esperanto unuigas ĉiujn popolojn, rasojn, kredojn kaj religiojn. Mi aplaŭdas vian laboron, kiu proksimigas la popolojn de la mondo, unu al la aliaj.

P.P.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO
Sekretariejo: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.
Redaktoro:
Guy Delaquaize, 52, rue L.-Gandillet, F-78420 Carriéres/Seine.
Bankkonto: Provinsbanken, Konto 7353-350550, DK-9800 Hjørring.

RAPORTO pri la kunsido de la HISTORIO-KOMISIONO



en America (NL) 19.5.1980

La gvidanto donis superrigardon pri la komisiona agado dum la pasinta jaro post la kongreso en Turku, nome

- estas starigita listo pri la disponebla materialo,
- estas kolektita parto de la materialo koncernanta la historion de la landaj asocioj,
- la ekzistanta historia broŝuro estas trarigardita laŭ la vidpunkto, kion el ĝi oni povos utiligi por la venonta broŝuro,
- komenciĝis la kompilado de skizaj tekstoj pri fruaj tempoj kaj listigo de tiamaj funkciuloj,
- estas starigita provizora enhavolisto,
- estas desegnitaj 6 diversaj skizoj por la frontpaĝo.

Dum la kunsido estas diskutitaj la 6 skizoj kaj elektita unu, kiu plej multe alproksimiĝas al la imagoj de la komisiono. Ĝi estos sendata al la desegnisto por iomete kompletigi ĝin.

Laŭ la laborplano la komisiono nun estos malgrandigata je tri personoj (Giessner, Labordus, Gössl J.)
Por la venonta jaro ni havigu al ni kontribuaĵojn el ankoraŭ mankantaj landoj, raportojn pri la komisionoj (TK ekz), sed jam antaŭ la militoj aperis terminoj en la organoj. Jen la danĝero estas ekkonebla, ke plej diversloke oni diversmaniere fiksas terminojn. Grava agadpunkto estos la daŭrigo de la kompilado sur internacia nivelo kaj komenco pri landaj raportoj.

Giessner, gvidanto.

RAPORTO pri la FAKPRELEGA KOMISIONO

1. La Fakprelega Komisiono kunsidis lunde la 19an de majo.

Unue temis pri la kongresa fakprelego "Fervojoj en la basaj landoj", kiun verkis s-ro inĝeniero W. Meijnen kaj tradukis s-ro J.Ph. Punt.
De Nederlando partoprenis s-roj Poptie kaj Broekman. Flanke de la Fakprelega Komisiono estis nur laŭdo pri ĝustatempa kaj preciza laboro pri la ĉi-jara fakprelego. Nerespondita grava demando estis: "Kial ne estis priskribo en la Kongresa Libro?"

2. Por la 33a en Regensburg, FR Germanio ne estis reprezentanto aŭ kunlaboranto, kaj tial neniuj informoj estis haveblaj.

3. Diskutdemandoj: Kiel partoprenigi pli da personoj en la kunsidoj de Fakprelega Komisiono? Ĉu sufiĉas unu kongresa fakprelego?

4. Por esti sufiĉe bone informita pri enhavo de fakprelegoj en Esperanto Fakprelega Komisiono petas pri alsendo de ĉiu ajn teksto.

G. Thuesen.

LA KONGRESO EN LA KAMPARO

Kiel en 1977 IFEF libertempis .... pardonu .... kongresis en plena kamparo. Tio ne signifas, ke ni loĝis en bovejoj aŭ ŝafejoj ... Tute ne. La dometoj estis ĉarmaj kaj komfortaj. Kaj pensu ....: sur la placo de la "vilaĝo", ni konstante renkontiĝis. Se ni estus estintaj pli multnombraj kaj se ĉiuj partoprenintoj estus parolintaj en Esperanto, povus esti bonega maniero praktiki nian komunan lingvon. Sed ... sed pri la problemo de la krokodilantaj turistoj mi ne volas hodiaŭ grumbli.



Folkloro

Por tiuj, kiuj ne iris al la kongreso, jen kelkaj kliŝoj pri tiu tre agrabla semajno sub la bluega ĉielo de Nederlando (mirakio .. diris la nederlandanoj mem.

Tuj ĉe la komenco frapis nin ĉiujn kvazaŭ unika fakto: Ministro de Transporto, direktoro de fervojoj, urbestro kaj aliaj gravaj personoj salutis la kongreson en ESPERANTO ... Granda sukceso ne nur por la oficiala kunveno, sed ankaŭ por Esperanto mem. Ekzemplo sekvinda por venontaj LKK-anoj.

Mi notis ankaŭ la reprezentanton de Gambio, kiu salutis per nia lingvo (ĉu Afriko ne estus ideala tereno por disvastigi ĝin ... kaj la reprezentanton de TEJO, kiu proponis kunlaboron (ĉu junularo ankaŭ ne estas ideala tereno ...) Pri tiu junularo, kiu tiom mankas en nia rondo, kaj pri kio oni sufiĉe multe aludis dum la kongreso, mi opinias, ke la junuloj kapablas interesiĝi pri io, kio postulas iom da laboro (kiel Esperanto). Pruvon alportis al ni la bonega blovorkestro, kiu ludis: en ĝi estis multaj junuloj. Do, ĉu vere estus vane provi veki intereson ĉe la nuntempa junularo? Ĉu vere ni provis? Pripensinda problemo.

La perfekta organizo de la LKK ne nur alportis multe da suno, sed ankaŭ prizorgis ekskursojn. Kaj, kio ĝojigis nin plej multe estas: la ĝustan horon oni nepre respektis; la komentarioj estis klaraj, la kilometroj ne tro multaj. Jen ankaŭ notindaj faktoj por kunveno-organizontoj.

Pro tio ke ni estis kvazaŭ en insulo meze de la kamparo, preskaŭ ĉiuj, ŝajne, ĉeestis la konferencojn (ankaŭ bona aspekto de tiu kongres-maniero).

Ne eblas silenti pri nia prelegistino Marjorie Boulton. Ŝi scias diri fundamentajn veraĵojn kun tiu speciala brita humuro, kiu ne bezonas rideti por ridigi la aŭskultantojn. Ĉu la "eternaj balbutantoj" aŭ la ĉiamaj "turistoj" komprenis ŝiajn alvokojn aŭ aludojn? Eble ...

ĉiel, estas ĝuo aŭskulti tiajn paroladojn.

La akcepto ĉe la urbestro estis tradicia. Oni povus konsideri tion kiel simplan formalaĵon, sed ni ne forgesu, ke urbestroj estas ankaŭ oficialaj funkciuloj, kiuj post tia akcepto parolos eble kun aliaj instancoj pri Esperanto, kaj tiel nia vizito en la urbdomo povas esti utila, ... despli, ke la trinkaĵo estis bonega.

Pli kaj pli ni devas konstati, ke, se Esperanto ne ankoraŭ plene sukcesis konvinki aŭ interesigi la hom-amasojn, taŭga celo devas esti la publikaj instancoj. Tiun vidpunkton oni aŭdis dum la laborkunsidoj, kaj la argumentoj prezentitaj ŝajnas esti pravaj.

Konklude, la 32-a estis malgranda pro la nombro de la partoprenantoj, sed ĝi estis tre altnivela pro la kvalito de la organizado kaj de la ideoj esprimitaj.

Do, ni bone komprenu nun, ke ne necesas grupigi pli ol mil kongresanojn en grandega urbo por konkludi al brila sukceso. La sukceso postulas aliajn elementojn, kiujn ni trovis ĵus en Nederlando.

La Red.

DEKLARO de la IFEF-estraro

Komence de Julio la prezidanto survoje al Hungario restadis duonan tagon en Praha. Oni invitis lin al konferenco en la ĉeĥoslovaka trafikministerio.

Flanke de nia landa asocio ĉeestis pragaj estraranoj, flanke de la ministerio deko da gvidaj personoj, ĉefe de la fervojista junularo. Celo de la konferenco i.a. estis, ke iom post iom unuiĝu la ĉeĥaj kaj slovakaj esperantistoj fervojistaj en unu tutŝtata organizo (nia tiea landa asocio ĝis nun havas nur ĉeĥajn membrojn). Tio komplete konformas al la IFEF-statuto § 9(1) kaj sekve ankaŭ al la opinio de la estraro. Pro tio la prezidanto esprimis la simpation de IFEF por tiu intenco kaj kunsubskribis respektivan dokumenton prezentitan de la ministerio.

Tio ne signifas, ke iu ajn instanco de IFEF intencas enmiksiĝi en la internajn aferojn de niaj ĉeĥoslovakaj kolegoj.

Eventualaj informoj pri la tiea evoluado validas nur, se ili venos de la IFEF-estraro, kiu laŭ neceso interrilatos kun la ĉeĥoslovakaj kolegoj. Redaktejoj kaj aliaj adresitoj, kiuj ricevas rektajn informojn senditajn de kiu ajn, estas petataj ne publikigi ilin.

Giessner
prezidanto.

FAKA PRELEGO

por la 32a IFEF-kongreso
en America, Nederlando (16-22/5 1980)
(Mallongigita teksto)

FERVOJOJ EN LA BASAJ LANDOJ

La historio pri la konstruado de fervojoj en Nederlando ja multrilate forte influiĝis de la unika geografia kaj geologia situacio. Kaj tio validas ĝis la hodiaŭ tago!

Nederlando (neder estas basa aŭ malalta) meritas tiun nomon: Kun kelkaj esceptoj nia lando estas ebena regiono, kies tera surfaco kuŝas nur malmulte super aŭ sub la mara nivelo. El la tuto de la nederlanda tero 10 % estas akvoj kun profundo pli ol 6-metra.

1800 kilometroj da dunoj kaj digoj protektas la okcidenton kaj la nordon kontraŭ inundoj. Sen tiu protekto proksimume la duono de nia lando estus neloĝebla. Cetere la nederlanda grundo plu malleviĝas rilate al la marnivelo, sed ankaŭ la meza mara nivelo sinlevas rilate al la grundo, kune po dek centimetroj en jarcento, el kio sekvas, ke post longa tempo la alto de la digoj ne plu sufiĉos.

La plej basan parton de Nederlando oni trovas en regiono norde de Rotterdam. Tie la tero estas 6,70 metroj sub la mara nivelo. Entute 27 % de Nederlando estas sub la mara supro. El la loĝantaro 60 % vivadas sur tiuj 27 %. Jen sensacia fakto, ĉar Nederlando apartenas al densege loĝataj regionoj de la mondo. Meze nuntempe po 410 homoj loĝas sur kvadrata kilometro. En Okcidenta Nederlando tiu meza kvanto estas eĉ pli ol mil. Se krome vi pripensos, ke kelkaj tre grandaj riveroj, kiel Rejno, Mozo kaj Skeldo elektis sian vojon al la maro tra ĉi tiu malalta lando, estos klare, ke la akvo en kaj ĉirkaŭ Nederlando sin prezentis tra la jarcentoj ne nur kiel amiko, sed ankaŭ kiel malamiko al la popolo de ĉi tiu areo de loĝado. Situacio cetere, kun kiu la loĝantoj de ĉi tiu lando sciis igi sin familiaraj, kaj en kiu oni kolektis grandan kapablon pri la hidraŭliko: en la komenco per la defendo kontraŭ la akvo, sed dum la laste pasintaj jarcentoj pli kaj pli en ataka kaj konkera senco. Ke ĉi tiu batalo okazis kun sukceso, precipe estas dankinde al la aplikado de la ventmuelilo kun turnebla tegmento, kiun oni uzis la unuan fojon jam ĉirkaŭ la jaro 1500.

Ĉi tiu specifa scievoluo kondukis al tio, ke nederlandanoj en jarcentoj pasintaj ludis rolon signifoplenan ĉe tergajnaj projektoj en norda Germanio, Pollando kaj Ruslando kaj eĉ en Britio, Francio kaj Italio. Aktivado, kiun sendube oni povas titoli "Laboro Porpaca".

Kvankam sufiĉe interesa, postulus tro da tempo, se mi traktus funde la geologiajn aspektojn. Tial nur kelkaj punktoj senpere interrilatigeblaj kun la konstru-historio de la fervojoj.

Unualoke mi atentigas pri la influo de la glaci-epokoj. Proksimume antaŭ 200.000 jaroj la glaciejoj alŝovitaj el Skandinavio de la nordo profunde penetris la nederlandan regionon. Ili atingis la imagan linion oriento-okcidento Amsterdam - Amersfoort - Nijmegen. Sub la premo de ĉi tiu glaci-tavolego, dika certe pli ol 100 metrojn, je pluraj lokoj estiĝis terbaraĵoj. La utreĥta monteta ĉeno estas unu el ili.

Grava sekvo estis, ke la grandaj riveroj, en la komenco kurantaj norden kaj fluantaj en la Nordan Maron, pro la ĉeesto de la orient-okcident-baraĵo devis draste alidirekti sian fluadon en okcidentan direkton. Jen situacio, kiu restas tia ĝis la nuna tempo, kaj kiu fine klarigas la ekziston de la relative granda nombro da fervojaj pontoj en Nederlando.

Alia punkto menciomerita estas la elvolviĝo dum la lasteokazinta geologia periodo, la holoceno. Antaŭ kelkaj miloj da jaroj la sin levanta maro inundis la malaltaĵon inter Anglio kaj la terbaraĵoj de la utreĥta monteta ĉeno. Estiĝas Okcidenta Nederlando. Unue kiel laguno, ŝlimeja regiono, kiu fariĝas kreskaĵkovrita kaj kiu tiam kiel torfmarĉo malantaŭ la dunovico de la nordmara bordo kaj de la homoj provizita per pli bona drenado, evoluis al regiono taŭga por agri- kaj hortikulturo, industrio, loĝado kaj rekreacio.

La konsisto de la terbazo tamen restis senŝanĝa: Tavoloj da torfo kaj argilo, multe da metroj dikaj, ofte pli da akvo ol da solida materio, sekve malmulte portipova kaj forte kunpremebla. Tera konsisto kompreneble, kiu necesigas, ke konstruaĵoj per multekostaj metodoj estu fonditaj sur firmajn sablotavolojn kuŝantajn multe pli profunde. Ekstrema ekzemplo de tio estas la trafiktunelo sub la rivero het IJ norde de Amsterdam. La betonaj fondo-fostoj de ĝi havas longon okdekmetran (la alto de preĝeja turo) kaj diametron du-kaj-duonmetran. Ankaŭ la perona markezego de la Centra Stacidomo estu lige kun tio nomita. Tiu markezego estas fondita sur fostojn el ligno kun longo pli ol tridek-metra.

Kompreneble ĉe la konstruo de ŝoseoj kaj fervojoj oni devas, sciante pri la forte kunpremebla grundo en okcidenta Nederlando - grundo, kiu ofte kondutas kiel spongo - prevente entrepreni multekostajn aranĝojn por evitigi, ke la vojkorpo sinku en la teron kaj por teni eventualajn malleviĝetojn inter akcepteblaj limoj.

Jen informojn pri cirkonstancoj, kiuj ĉe la konstruo de la nederlanda fervoja reto sentigis gravan influon.

- - -

La komenco de la fervoja erao.

Kiam en Anglio en 1767 sinjoro Reynold kiel unua ellaboris la ideon uzi la materialon fero kiel trakogvidilon kaj en Francio en 1771 de Cugnot estis konstruita la unua vaporveturilo, la bazo por plua evoluo estis metita, ĉe kio, kiel oni scias, George Stephensen ludis grandan rolon.

Je la 14a de junio 1830, antaŭ

150 jaroj, en Anglio ekfunkciis la unua grava fervoja linio tiel por personoj kiel por varoj inter Manchester kaj Liverpool. Jam tre baldaŭ la relsistemo trovis vojon tra tuta Eŭropo, sed ne en Nederlando, kie iniciatoj en tiu direkto renkontis fortan kontraŭstaron.

Daŭris ĝis 1839 antaŭ ol en Nederlando, inter Amsterdam kaj Haarlem, estis eble malfermi la unuan fervojlinion. Je tiu momento la fervoja reto en komparebla lando kiel Belgio ampleksis jam la longon de kelkaj centoj da kilometroj.

La kontraŭuloj de la fervojo en nia lando estis klasifikeblaj laŭ du grupoj:

a) tiuj, kiuj pro konservativismo aŭ timo antaŭ la "fajra monstro" rifuzis ĉion ajn novan sur tiu tereno,

b) tiuj vidantaj seriozan minacon je sia panakiro - la transporto akvovoja - per la fervojo. La barkistoj do!

La terminoj, per kiuj sin esprimis la unua grupo hodiaŭ ofte impresas komike. Sur unu el la multaj broŝuroj tiutempaj ni legas ekzemple:

"Vaporfervojo en Nederlando konvenas kiel ezoko en subtegmentejo".

Krom nombro da ardaj poruloj de fervojoj, precipe reĝo Vilhelmo Ia persone ekagis por havigi ŝancon al la fervojoj. Eĉ li disponigis sian privatan kapitalon por tio. Al li sin, do turnis la Rejnbarkistoj per emfaza petskribo kun la jena fino:

"Plene konvinkitaj, ke en la nova disdivido de la laboro, rezultanta el la funkciado de la fera vojo, ili ĉiuokaze ne tute perdos kion jam ili gajnis kaj ke ne sen modesta heredaĵo, ne sen modesta perspektivo je la estonteco ili estos forpelitaj el la prapatra korto ĉar laŭ infana amo kaj adoro same kiel laŭ rokofirma aligiteco al la sanktigita persono de Via Moŝto, ili neniam estis malsuperaj al eĉ ne unu el viaj plej fidelaj regatoj!"

Cetere la ŝipveturaj interesoj nepre ne malobserviĝis, ĉar dum la regado de ĉi tiu unua nederlanda reĝo post la periodo de franca superregado, per publikaj rimedoj estis fosita granda nombro da kanaloj kaj vetureblaj riveroj plibonigitaj. Politiko, kiu daŭras ĝis la hodiaŭa tago kaj kondukis al tio, ke en la jaro 1980 la kuna longo de vetureblaj riveroj kaj kanaloj en Nederlando estas 4363 kilometroj. Respektinda longo, se oni scias, ke la longo de la relreto estas 2876 kilometroj.

Flanka rimarkigo estas, ke la projekciita longo de la aŭtovoja reto, la tiel nomataj A-vojoj, estas 1638 kilometroj.

Daŭre la fervojoj plu spertas gravan konkurencon de la akvovoja transporto, tiom pli ĉar en nia lando investado por akvovojoj kaj la bontenado de kanaloj kaj riveroj centprocente ŝarĝas la budĝeton de la registaro, dum la fervoja kompanio devas porti la kostojn de konstruo kaj bontenado grandaparte mem.

Iom post iom la registaro ekkomprenis, ke tamen la ŝtato i-

niciatu por starigo de fervoja reto. Denove forta rezisto, sed tiam en la parlamento! La kontraŭargumentoj ĉi foje akutiĝis ĉirkaŭ la financa aspekto, la veturdirekto de la fervojoj (t.e. elekto inter maksimuma servado al interligotaj malpligrandaj loĝkernoj kaj akceptebla kosto), sed precipe ankaŭ ĉe la minacanta danĝero, kiun oni atendis pro la konstruo de fervojaj pontoj. Oni antaŭdiris, ke eventualaj pilieroj de tiaj pontoj ĉe glacidrivado akcelos, ke digoj rompiĝos kaj inundoj okazos. Timo komprenebla, ĉar en tiu tempo rompiĝo de digoj estis periode revenanta fenomeno.

La unua granda fervoja ponto, tiu trans la riveron IJssel ĉe Westervoort, finkonstruita en 1855, estis celtrafe ekipita per glacirompiloj.

Post granda malharmonio en la parlamento - eĉ kabineton oni faligis por tio - en 1860 estiĝis leĝo pri konstruo de ŝtataj fervojoj, kaj tiam la nederlandaj inĝenieroj demetis la babuŝojn. En nuraj dek jaroj la duono de la nederlanda fervoja reto estis pretigita kaj en dudek kvin jaroj la tri kvaronoj.

Se oni scias, ke inter 1860 kaj 1885, kun nur mallongaj intervaloj, 18 grandaj fervojaj pontoj estis ekuzitaj, tio estis grandega faritaĵo, tiom pli ĉar en tiu tempo ne ekzistis nederlandaj ekzemploj de pontkonstruado. Kiam oni komencis konstrui en nia tuta lando troviĝis nur du pontoj, unu ŝtona trans la riveron Mozo en Maastricht kaj unu el ligno trans la riveron IJssel ĉe Kampen. La grandaj riverpontoj por vojtrafiko en nia lando konstruiĝis nur tuj antaŭ, sed la plimulto post la dua mondmilito, tio estas 80 jarojn post la konstruo de la unuaj fervojpontoj.

Admirinda ĉi tiu faro estas ankaŭ tial, ke en la mezo de la antaŭa jarcento oni ne disponis pri la teknikaj rimedoj kaj materialscio nuntempaj. Tiam oni ne disponis pri elektra lumo, nek pri ŝtala koferdama materialo, moderna peza ilaro por la ramado, grandaj flosgruoj, bona veterinformado kaj interkomunikiloj kiel radio, telefono kaj portofono.

Prave oni povas diri, ke la konstruo de la grandaj fervojpontoj en la mezo de la antaŭa jarcento estis okulfrapa faro ĉe la estiĝo de la fervoja reto. La diro: "Pontoj signas la progreson" ĉi kaze estis brile konfirmita.

Konvenas rimarkigi, ke preskaŭ samtempe kun la fervoja reto de 1860 la registaro faris gravajn financajn promesojn por interligi Amsterdam kaj Rotterdam pere de nove fosotaj akvovojoj kun la norda maro. Feliĉiga decido cetere, ĉar la evoluo de ambaŭ mondhavenoj krom al la geografia situo, certe estas dankinde ankaŭ al la totala sistemo de fer- kaj akvovojoj. Ne malplej ankaŭ al la klarvido kaj persistemo de registaro kaj teknikistoj, kiuj por tio fervoradis en malfacilaj cirkonstancoj.

La freŝdata tempesta elvolviĝo en ambaŭ havenoj sur la tereno de la kontenera transporto denove pruvas, ke kunagado de transporto perrela kaj akvovoja povas prezenti gravan ekonomi-

an avantaĝon.

Nuntempe la fervojreto en Nederlando nombras dumil pontojn kun longo entute de proksimume 25,2 kilometroj, tio estas preskaŭ unu procento de la totala relvojo. En la unua fervojo de Amsterdam al Rotterdam, la tiel nomata malnova linio, estis kiam oni ĝin konstruis naŭdek ok pontoj. Cent el la dumil pontoj estas moveblaj. Nombro relative granda, kiam ni rigardas al la Federacia Respubliko Germanio, kie estas nur dek naŭ moveblaj pontoj kontraŭ proksimume 15.000 fiksaj. Multaj el la moveblaj pontoj havas sian ekziston pro la ofte troaj postuloj de la barkistaro en la komenca periodo de la fervojoj. Eĉ por la traveturo de nur kelkaj boatoj en la tempo de fojnrikoltado tiutempe multekostaj moveblaj pontoj kun konstanta servistaro estis aranĝitaj. Fakte moveblaj pontoj ne konvenas en moderna fervojreto. La forte kreskinta trajn-frekvenco ne aŭ apenaŭ permesas malfermadon de pontoj en ĉefaj linioj. Pro tio, same kiel pro la facila lezeblo (difektiĝeblo) kaj la ege multekosta bontenado de tiu ĉi pontotipo, la fervoja kompanio kiom eble strebas al aliaj solvoj.

Ĉe la konstruo de la fervojaj pontoj en Nederlando estas distingeblaj du periodoj:

1) tiu de 1840 ĝis 1860, dum kiu estiĝis la malpli grandaj pontoj el ligno kaj/aŭ giso,

2) tiu de 1860 ĝis 1885, karakterizita de tempesta elvolviĝo, dum kiu estis konstruitaj la grandaj riverpontoj.

En la unua periodo, kompreneble, multe da pionira laboro estis farenda. La grava homo estis inĝeniero Conrad. Tiu ĉi kapabla teknikisto jam en la aĝo de 16 jaroj estis proponita, ke la reĝo nomumo lin kandidat-inĝeniero.

Antaŭ ol li komencis la fervojan servadon li inter alie estis enoficigita ĉe la fosado de la granda kanalo tra Nord-Holando. Poste li eĉ elpaŝis kiel konsilisto ĉe la fosado de la Sueza- kaj Panama kanaloj.

Ne havante menciindajn ekzemplojn ĉe mane, li projektis turneblajn pontojn el giso, lignajn kradopontojn, rulpontojn kaj levopontojn taŭgajn por fervoja trafiko. De diversaj tiutempaj ofte tre inĝeniaj pontotipoj hodiaŭ ankoraŭ ĉeestas modeloj en la fervoja muzeo en Utrecht.

Estas rimarkinda, ke Conrad por la moveblaj pontoj ne aplikis la tiutempe en la urboj multe uzatan klapoponton por strata trafiko. Eble la timo pri rompo en la pendostangoj rolis en tio. Tiu malbonaĵo okazis plurfoje. La falego, sekve de tio, de baskulo kun kontraŭpezaĵo ĉe fervojponto povus havi katastrofajn sekvojn.

Kiam ĉirkaŭ 1860 oni devis fronti la taskon konstrui grandajn pontojn, estis evidente utiligi la spertojn el la konstruo de tiaj pontoj jam akiritajn en eksterlando.

Tre sensacia ekzemplo tiam estis la Britania-ponto, projektita de Stephenson, kiu estis finkonstruita ĉirkaŭ la jaro 1850. En 1859, laŭ ordono de la

tiama ministro de Internaj Aferoj, du inĝenieroj de la Akvovoja Administracio entreprenis studvojaĝon al la pontoj de la fervojoj en Germanio kaj Svislando.

La konstatoj kaj interesaj teknikaj konkludoj estis fiksitaj en vojaĝraporto, per kiu la sinjoroj menciis inter alie, ke dank'al la favora vetero, ili povis plenumi sian taskon en tridek tri tagoj. En januaro 1862 okazis dua tia vojaĝo al la fervojponto trans la riveron Rejno ĉe Mainz. La sezono ankaŭ ĉifoje estis taŭga por pristudo de la glacidrivado je la pilieroj en la rivero. Dum la revojaĝo ili vizitis ankaŭ la fabrikon de Harkort en Harkorten, Vestfalio. La kontaktoj kun ĉi tiu fabriko estis grandsignifaj por la desegno de nombro da fervojpontoj konstruitaj en la dua duono de la dek naŭa jarcento en Nederlando.

Studante la evoluon de la pontoj la konstruo de la transirejo super la Rejnbrako "Lek" ĉe Kuilenburg estis kulmina punkto en la periodo 1860-1885.

La konstruado daŭris tra 1866 ĝis aprilo 1868. Pro la glacidrivado ne estis metitaj pilieroj en la riveron kaj tial estis necese transpontigi unu spanon per ponto de 154,40 metroj. Dum longa tempo tiu estis la plej longa traboponto de Eŭropo. Post la granda arko kuŝas ponto 83,50 metra kaj tiam sinsekve sep de po 59,50 metroj. En rilato kun la ŝipveturaj interesoj la plano por la transpontado estis prezentita por aprobo al komisiono el reprezentantoj de Badeno, Francio, Hesio-Nasaŭ, Nederlando kaj Prusio. Oni interkonsentis, ke la libera alto sub la ponto estu egala al tiu de la ponto jam konstruita en Kolonjo.

Por la muntado de grandaj pontoj trans riverojn oni kutime metis en la fluon lignajn stablojn, sur kiuj pontopartoj alportitaj en eroj estis kunmeteblaj. En kazoj de pontoj plursekciaj oni metis, por ne ĝeni la ŝipveturadon pli ol nepre neeviteble, stablojn ne en ĉiuj aperturoj.

De la ponto ĉe Kuilenburg konstruiĝis unue la sekcio 80-metra. Kiam tiu estis preta, oni konstruis en la rivero skafaldojn por la granda sekcio kaj la barkoj estis kondukataj tra la aperturon 80-metran. La skafaldoj estis konstruitaj de dek du germanaj ĉarpentistoj, kiuj en tio estis ekstreme spertaj.

De la 8a de julio ĝis la 25a de decembro 1867 oni okupis sin pri la muntado kaj nitado de la granda arko, kiu pezas 2250 tunojn. Por la tuta ponto estis uzitaj proksimume 5100 tunoj da fero kaj ŝtalo. Tiu ĉi muntado en daŭro tiom mallonga estas faritaĵo, kiu plu postulas grandan admiron. Precipe se oni pripensas, ke tio estis realigenda ĉefe per homfortoj kaj sufiĉe primitivaj ilaroj kaj helpiloj. Pro tio dum iuj periodoj estis laborantaj 300 ĝis 400 homoj samtempe.

Dum la konstruo okazis sep mortosekvigaj akcidentoj. Sekurecinspektado kaj socialaj aranĝoj mankis tute aŭ preskaŭ. Sed, kiel skribis funkciulo sin okupanta pri la laboro: "Feliĉe la malavaraj kontribuoj de la centoj da ekskursantoj obligis

mildigi la mizeron de la postvivantoj"! Ĉar la kolosa skafaldaĵo, videbla de malproksime en la pejzaĝo, altiris multe da interesiĝo same kiel la konstruo de la ŝtalaĵo, kiu havis mezurojn ĝis tiam nekonatajn. De Utrecht do, oni organizis veturojn per diliĝenco kaj tirbarko.

La salajroj de la laboruloj tiutempe ne estis altaj: betonistoj kaj terfosistoj perlaboris po unu guldenon por labortago proksimume dek kvarhora. Klasifikita forĝisto aŭ feristo havis potagan enspezon duguldenan. La mastro nutris kaj loĝigis siajn konstantajn laboristojn kaj havigis tolajn laborvestojn. Fojfoje, pro la ega urĝeco, estis necese labori ankaŭ dum la nokto. Tiam la laboristoj enspezis malpli, ĉar en la mallumo oni ja produktas ne tiom kiom dumtage .....!!

Antaŭ ol la ponto estis ekuzata okazis vastaj ŝarĝoprovoj, ĉe kiuj estis mezurataj en la pontopartoj la estiĝantaj streĉiĝoj kaj la fleksosagoj. Tiucele sur la ponton veturis kvin lokomotivoj po kvindektunaj kaj sur ĝin metiĝis de la unua ĝis la dua ekstremo vagonoj po dek ses tunaj. La plej altaj aksoŝarĝoj estis po 11 tunoj. La provado okazis sub granda sciencista interesiĝo. La direktoro de la Teknika Altlernejo de Delft persone partoprenis en tio. Je novembro 1868 la ponto estis plenfide ekuzebla. Kiel jam dirite la libera alto estis adaptita al la "Rejn-vetura alto". Vaporŝipoj kun "staranta" kamentubo povis trapasi dum la plej alta veturpermesa akvonivelo. Konsiderinde granda nombro da velŝipoj tamen spertis ĝenon de la nova ponto, ĉar kun siaj mastoj ili trapasi ne povis. Por fari la mastojn kuŝigeblaj tial estis pagita por 592 velŝipoj kiel kompenso preskaŭ 134.000 guldenojn.

Iufoje oni rimarkigis, ke, kiam komenciĝis la fervoja erao, la vojoj por ordinara trafiko de preskaŭ ĉiu estis evititaj, kaj efektive en la komenco tiu trafiko en nia lando konsiderinde malpliiĝis. Tre baldaŭ tamen tio reboniĝis, sed en la formo de trafiko tra etaj distancoj kaj por nutrado de la fervojoj. Dum tiu periodo de iom-post-ioma malprospero de la vojoj, niaj belegaj fervojpontoj estis konstruataj, kaj kreskis la stranga situacio, ke kvankam per la konstruo de tiuj pontoj sin prezentis la eblo veturigi pezajn trajnojn trans la riverojn, la malpli peza tertrafiko devis halti antaŭ tiuj samaj riveroj. Evidenta ideo kombini pontojn por alia trafiko kun fervojpontoj nur kelkakaze estis efektivigita.

Fervojponto ĝuanta fortan atenton en- kaj eksterlande, estis tiu super la akvo Hollands Diep ĉe la vilaĝo Moerdijk. Tiu ponto origine estis aranĝita por unu trako kaj konsistis el 14 pontopartoj po 104-metraj kaj unu turnebla ponto. Ĝis la dua mondmilito, kiam ĝi grave difektiĝis, tiu fervojponto estis la plej longa de Eŭropo.

La konstruado daŭris proksimume tri jarojn. Kontraste kun tio, kion mi jam diris pri muntometodoj, ĉe la konstruo de la Moerdijkponto oni procedis alie. Ĉiuj pontopartoj estis muntataj kaj finlaboritaj sur ska-

faldego apud la norda bordo kaj poste per flosgruoj po unu alveturigitaj kaj dum malfluso metitaj sur la pilierojn.

Tiu ĉi ponto samtempe donas okazon fari kelkajn rimarkigojn pri la konstruo de pilieroj, kiuj - kompreneble - estas esenca parto de la ponto. En nombro da kazoj la "malseka" parto pilieroj kaj abutmentoj dum la konstruo kaŭzis grandajn malfacilaĵojn. Oni ja ne disponis pri la hodiaŭ tiom ofte aplikata ŝtala koferdamo kaj sagacaj rimedoj por apogi la konstrukuvon kaj teni ĝin seka. Ofte oni devis eltrovi inĝeniajn metodojn por pretigi la subakvan parton de la ponta fundamento. Kiam oni legas la potagajn raportojn de la inspektistoj, tiam montriĝas, kiom estis malfacile teni dum alta tajdo kaj ventego la konstruitaĵon en bona stato. Ofte oni vidis ĝin droni kaj devis rekomenci kun nova kuraĝo. La tiamaj konstruistoj cetere ne timis apliki teknikojn en tiu tempo tre avancajn.

En 1851 aplikiĝis la unuan fojon ĉe konstruo de ponto trans la riveron Tamizo oriente de Londono por piliera konstruado la tiel nomata kasonmetodo. Ĉe tiu metodo laboristoj agadas, sub aerpremo altigita ĝis maksimume tri atmosferoj en fermita spaco je la piedo de la piliero, por fosi ĝin al granda profundo. Danĝera okupo, por kiu jam baldaŭ pere de leĝo estis formulitaj severaj sekurecpostuloj. Konsciante, ke antaŭ nur tre mallonge, por la konstruo de la metroo en Amsterdam, tiu metodo estis aplikata kun uzado de la plej modernaj teknikaj rimedoj, oni apenaŭ povas al si imagi, ke en tre mankohavaj cirkonstancoj tiu metodo jam antaŭ pli ol unu jarcento estis praktikita por la konstruo de fervojpontoj en Nederlando. Por la Moerdijk-ponto per helpo de ĉi tiu labormaniero estis fondita la plej suda piliero, ĉe kio oni povis meti la pilieran kasonon sur portipovan sablotavolon nur je profundo de pli ol 22 metroj sub la meza marnivelo.

Ĉe la konstruo de la grandaj fervojpontoj en Nederlando tiel laŭvorte kiel figure oni devis eviti multe da danĝeraj rifoj. Tio tamen ne malhelpis, ke ekestis multaj belaj transriveraj pontoj, kiujn sendube oni devas vidi kiel monumentojn de teknika aŭdaco kaj kapablo.

Pri malmulte da respekto al la monumenta faritaĵo atestis la tiamaj okupantoj de nia lando. Pro venĝo je la nederlanda registaro en ekzilo, kiu en 1944 ordonis totalan fervojan strikon, ili funde detruis la nederlandan fervojreton. Kun kelkaj esceptoj neniu el la fervojaj pontoj restis nedifektita; la plejmulto estis funde ruinigita.

Post la liberiĝo (1945) nova generacio de fervojaj inĝenieroj kun granda fervoro komencis la riparan laboron. Komence per provizoraj, poste per definitivaj konstruoj, ili sukcesis restarigi en nur kelke da jaroj la pontojn en sia iama pompo.

Intertempe sin anoncis nova evoluo sur la tereno de la ŝipveturado, kiu havis konsekvencojn ankaŭ por nombro da gravaj fervojpontoj. Elpaŝis la puŝveturado! Tiu metis novajn po-

stulojn al la libera alto de la pontoj, sed precipe ankaŭ al la spano. Plene konforma al sia iama politiko la registaro apenaŭ hezitis. Je ĝia kosto ĉiuj fervojpontoj trans la kanalon Amsterdam-Rejno estis anstataŭigitaj per pli grandaj kaj ankaŭ aliel ĉi tiu akvovojo estis adaptita al la novaj postuloj.

La anstataŭa ponto trans tiun kanalon apud Utrecht en la linio Utrecht-Amsterdam, kun centra spano proksimume 172 metra, forpuŝis la ponton ĉe Kuilenburg de ties fiera unua pozicio. Sed ankaŭ tiu ponto perdis la unuan rangon, kiam poste trans la saman kanalon ĉe Schalwijk estis ekuzita fervojponto kun spano 188 metra.

Ekde la estiĝo de la fervoja reto de 1860, kies sekvo estis la apero de la grandaj transriveraĵoj, pasis intertempe 120 jaroj. La fiksado de la vivodaŭro de fera ponto estas malfacila afero kaj kulminas en la scio pri la laciĝfortoj de la materialo. Dank'al modernaj esplormetodoj oni nuntempe kapablas akcepteble prognozi koncerne la limojn de tempospaco, en kiu anstataŭigo estu okazinta. Ja estas kompreneble, ke, ankaŭ pro la grandaj investadoj por anstataŭigo, oni agu laŭplane. Por anstataŭigo de la nederlandaj fervojpontoj tia plano estas je dispono. La kostoj de la totala projekto estas en ordo de 341.000.000 da guldenoj.

La efektivigo de la laboro jam komenciĝis. La unua sur la listo estas la fervojponto trans la riveron IJssel ĉe Deventer. Tiu kiel sola ankoraŭ konsistis el nombro da provizoraj konstruoj post la militfino metitaj de la brita liberiga armeo.

La anstataŭigo de la fervojaj pontoj haviĝis al la teknikistoj novajn kaj interesajn taskojn. Kontraste kun la periodo de la estiĝo, la pontoj nun estu konstruataj tiel, ke la irado de la trajnoj laŭ la nuntempa hortabelo povu okazi neĝenata. Ankaŭ la elekto de la desegno ricevis renovigitan atenton, ĉar novaj evoluoj en la beton-tekniko nun ebligas, ke ĉe relative negranda konstrualto pli grandaj spanoj estas atingeblaj. Kostokomparoj tiam devas montri, kiu konstruo aŭ konstrukombino estas preferinda. Faktoro nuntempe multepeza ĉe tio estas ankaŭ la postuloj el pejzaĝbeleca vidpunkto.

Pli frue mi rimarkigis, ke moveblaj pontoj apenaŭ plu konvenas en moderna fervoja sistemo. Du gravaj botelkoloj tiurilate nun estas granda levebla ponto trans Koningshaven en Rotterdam kaj granda turnebla ponto trans la nordmaran kanalon ĉe Amsterdam (Hembrug). Ne nur ke ŝipveturaj kaj fervojaj interesoj en la ekzistanta situacio preskaŭ plu ne estas akordigeblaj, sed tiuloke jam plurfoje okazis gravaj kolizioj per ŝipoj, pro kiuj nome la fervoja trafiko estis longatempe nuligita.

Por Rotterdam nun ekzistas ellaboritaj planoj konduki la fervojon sub la riveron Mozo. La efektivigo havas la konsenton de la registaro.

Apud Amsterdam la laboroj por aliloki la fervojan linion Amsterdam-Zaandam kaj irigi ĝin tra tunelo sub la nordmaran ka-

nalon, estas en multe progresinta stadio. Samtempe la stacio Zaandam estos anstataŭigita de nova aliloke. La laboroj estas de sensacia karaktero. La supro de la reloj en la tunelo ĉi tie kuŝas je la plej profunda loko 23,87 metrojn sub la mara nivelo. La tunelo, kies longo estas 2256,86 metroj, estis konstruita laŭ sekcioj po 268 metraj en konstrudoko je trikilometra distanco for de la definitiva kuŝloko. Poste la tunelaj elementoj estis trenitaj flosantaj al sia loko de destino kaj tie sinkigitaj. Tiu ĉi metodo de konstruado jam de longe ne plu estas nova. Sed estis la unua fojo, ke tio okazis al tunelaj elementoj kun tia longo. La traceo de la nova fervojo kuŝas en regiono karakteriza por la malbona grundkonsisto de Nederlando. Dum la konstruado de la nova linio sur tiu tereno oni, do, renkontis gravajn malfacilaĵojn.

Eble tie ĉi estas la ĝusta momento rakonti iom pri du aliaj ampleksaj fervoj-laboroj nun farataj. Mi celas interalie novan linion, kiu devas interligi la urbon Almere kun la ekzistanta fervoja reto. Almere situas en Suda Flevolando, la plej nova poldero en la fermita iama Suda Maro. Tiu poldero sekiĝis en 1968 kaj ĝia surfaco estas 43.000 hektaroj. Estas rezervitaj por la konstruata urbo Almere 11.000 hektaroj, pri kiu oni atendas, ke tiu en la jaro dumil estos kreskinta al maksimume 250.000 loĝantoj. Tiuj homoj tiuloke loĝos laŭvorte sur marofundo.

La dua fervoja laboro estas la estiĝo de nova linio inter la urboj Amsterdam kaj Hago, kaj en tiu fervoja linio 40 pontoj estas konstruendaj. Parto de la linio iradas pere de tunelo kvinkilometra sub la flughavenon Schiphol. Same kiel ĉe la fervojo tra la nova poldero ankaŭ ĉiloke ni estas memorigataj pri la karakteriza, nederlanda situacio koncerne geografion kaj geologion, kiam ni pripensas, ke la reloj sub ĉi tiu metropola flughaveno kuŝas 11 metrojn sub la marnivelo kaj samtempe 8 metrojn sub la fundo de la iama Haarlem-lago, sekigita en 1850, poldero, en kiu antaŭ kelke da jaroj estis konstruita ĉi tiu flughaveno.
La teknikoj aplikataj ĉe la konstruo de la fervoja tunelo, havas tre avancan karakteron, kiu daŭre altiras grandan atenton de multe da teknikistoj en kaj ekster Eŭropo. La parto de la linio inter Amsterdam kaj Schiphol malfermiĝis por vojaĝantoj en decembro 1978. La fervoja stacio troviĝas je ŝtonĵeta distanco de la alven- kaj forirhaloj de la flughavena stacio.

Iom post iom mi atingis la finon de la prelego. Mi klopodis komprenigi, ke la konstruado de fervojoj en Nederlando tiel de geografia, kiel de geologia vidpunkto prezentas la eblon je interesaj konsideroj: Fervojoj en la Basaj Landoj.

Ekstran atenton ĉe tio mi turnis al la loko, ankaŭ teknike, kiun okupas la grandaj fervojpontoj, da kiuj havas nia lando relative multaj. Mi ne volis fini, ne petinte vian atenton por la ampleksaj kaj interesaj fervojlaboroj nun okazantaj.

Dum preskaŭ unu jarcento kaj duono fervoj-teknikistoj ankaŭ

en Nederlando povis laboradi kaj sukcese fronti la specifajn problemojn ligitajn al la grundo de ĉi tiu lando.

Siajn motivojn ili sendube ĉerpis el la nepra konvinko, ke la relsistemo malgraŭ, sed eble ankaŭ dank'al sia "fera strukturo" ĉiam havis, havas kaj havos utilan funkcion. Funkcio, kiu daŭre scios adapti sin al la senĉese ŝanĝiĝantaj sociaj cirkonstancoj. Nur malmulte da fantazio estas bezonata por plu vidi tiun imagbildon por la estonteco.

Kun la perspektivo de minacanta energi-malabundo, la povoj de relo kaj vojo estas interakordigendaj pli precize kaj ambaŭ estu plej efike utiligataj sen menciinda plivastiĝo. Tiu ĉi strebado kondukas precipe al tio, ke unualoke oni serĉos adekvatajn solvojn por elimini prem- kaj riskopunktojn, speciale samnivelajn rel- kaj vojkruciĝojn tiel, ke dum la farado de la laboroj senĝena funkciado de la reciprokaj trafikfluoj estu garantiita.

Ke ĉe tio fervojaj inĝenieroj plu ludos interesan rolon, estas eksterdube. Ankaŭ por ili validas:

Kiu talenton disponas,

tiun la devo admonas.

Certe se temas pri kontinuigo de riĉa teknika tradicio. Kaj koncerne ĉi tion:

Popolo perdinta siajn tradiciojn ĉesas ekzisti,

sed popolo vivanta konstruas por sia estonteco.

Inĝeniero W. Meijnen.

ATENTU! GRAVA KOREKTO!

33a IFEF-kongreso en Regensburg (FRG)

15a ĝis 21a de Majo 1981

Ne validas la teksto en IF n-ro 3, lasta paĝo, sed validas jena teksto:

Por tiu kongreso GEFA eldonis belajn kolorajn glumarkojn. Unu folio kun 9 markoj kostas 1 germ. Markon plus sendkostoj (enlande 0.40, eksterlanden 0.50 GM, por 2 folioj samaj sendkostoj). Vi povas mendi per publika poŝto ĉe
Johann Müller, Zweigstrasse 2,
D-8620 Lichtenfels,
aŭ per EDS ĉe
BHS Müller J.,
8620 Bf Lichtenfels.

Pagojn bv. antaŭe direkti nur al poŝtĉekkonto 16 00 26 - 855 Nurnberg kaj notu "por glumarkoj", aŭ aldonu du internaciajn respondkuponojn al via mendo.

Aliĝiloj estas riceveblaj ne ĉe s-ro Müller, sed ĉe la kongresa adreso: 33a IFEF-kongreso, Wiener Strasse 121, D - 6000, Frankfurt/Main 70 LKK.

POR PLIBONIGI NIAN SCION

Post mia prelego en la IFEF-kongreso en nederlanda Amerika, oni petis min, iam sendi liston de kelkaj rekomendindaj libroj al la redaktoro. Do, jen kelkaj libroj, kiuj helpos iun ajn post-komencanton plibonigi sian scion pri nia kara lingvo. Mallonga versio de mia prelego mem eble aperos post kelka tempo.

Post unua kurso de Esperanto, tre bonaj libroj por plifortigi komprenon, pligrandigi detalan scion, kaj vere ekregi la lingvon, estas:

F. Szilágyi: Ellernu!

William Auld: Paŝoj al Plena Posedo.

La libro de Auld havas eble la plej interesajn, variajn kaj pensigajn ekzercojn, kiujn mi iam ajn vidis en lernolibro. Mi permesas al mi flustri, iom ruĝvanga, ke esperebble UEA eldonos progresigan legolibron de mi mem, Faktoj kaj Fantazioj; ne estas ekzercoj en ĝi, nur legmaterialo, sed mi penis igi ĝin interesa. Eble iuj el vi trovos ĝin agrabla.

Legadu kiel eble plej multe. Per multa legado ni helpas nin vere pensi en alia lingvo, kaj lernas ĝiajn parol-turnojn. Kompreneble, estas dezirinde, legi nur bonstilajn librojn, ĝis ni mem sufiĉe bone regas la lingvon, por rimarki stilajn eraroјn kaj ne imiti ilin. La rekomendoj de ekzemple la libro-katalogo de UEA estas utilaj; sed, unue, nepre legu kaj relegu:

L.L. Zamenhof: Originala Verkaro.



Marjorie Boulton

Nu, vi tre eble ne volas legi ĉiun letereton lian tie, ĉiun pecon el la frua tempo; sed nepre legu la plej gravajn verkojn, precipe la kongresajn paroladojn, la eseon Esenco kaj Estonteco kaj la fruajn antaŭparolojn.

Dum ni uzas nur nacilingvan-kaj esperantan vortaron, ni ne pensas en Esperanto kaj ne plene regas la lingvon kiel ion naturan. Unu el la plej valoraj libroj de serioza esperantisto estas la mirinda

Plena Ilustrita Vortaro. Ĝi ne nur difinas vortojn, sed donas utilajn ekzemplojn de la ĝusta uzado de la vortoj. Sed ĝi estas kosta kaj granda. Se ne eblas posedi PIV, oni nepre posedu almenaŭ la malpli grandan, sed tre fidindan vortaron:

Plena Vortaro de Esperanto.

Valora estas ankaŭ la Plena Gramatiko de Esperanto, kvankam mi ne konsilus iun tralegi ĝin rapide! Sed kiel konsultlibro ĝi multe helpas nin.

Por bone informi nin pri Esperanto kaj ĝia literaturo, orga-

nizado, historio kaj aliaj interesaj faktoj, ni posedu kaj ofte konsultu, se eble:

Ivo Lapenna (redaktoro)
Esperanto en Perspektivo

Alia utila libro, kiun mi ne menciis en mia prelego, ĉar tiam mi ankoraŭ ne vidis ĝin, estas:

Lentaigne: Kiel Diri ...
Tre spertaj esperantistoj preferas elpensi siajn proprajn esprimojn, ofte originale kaj amuze, sed novbakito trovos en tiu "frazeologio" amason da utilaj parolturnoj, ĝustaj vortoj pri diversaj fenomenoj, k.t.p. kaj povos tre plibonigi siajn esprimkapablojn.

Kompreneble, mi dezirus ke ĉiu esperantisto legu kelkajn centojn de esperantaj libroj; sed la sola celo de la nuna listo estas, elekti kelkajn, kiuj estos aparte helpaj kaj valoraj.

Al ĉiuj mi deziras bonan progreson kaj perfektan malkrokodiligon!

Marjorie Boulton

EL NIAJ LANDAJ SEKCIOJ

DANIO.

Raporteto pri la Dana Esperanto Jarkongreso en Næstved 11.-13. aprilo 1980.

La kongreso estis komuna aranĝo de DEFA kaj de Dana Esperanto-Asocio kaj Dana Laborista Esperanto Asocio.

La kongreson malfermis la urbestro kaj la turisma ĉefo (kiu lasta parolis en Esperanto), kaj la loka gazetaro kontentige raportis pri ĝi.

La ĉefa temo de la kongreso estis ENERGIO, kaj plej altranga preleganto pri la temo estis la dana mediministro Erik Holst, kiu - en la dana - parolis pri la opinioj de la registaro pri la nuna kaj estonta situacioj de energiprovizado, tute speciale rilate al mediaj konsideroj.

Aliaj prelegantoj estis ministeria kontorestro Svend Dragsted, esperantano kaj plurjara kunlaboranto pri energipolitikaj demandoj, komunuma estrarano H J Kristensen kaj adjunkto Claus Ditlev Larsen. Ĉiuj skizis avantaĝojn kaj malavantaĝojn rilate al nuklea energio, kio estas tre aktuala debattemo en Danio, sed kelkaj ankaŭ tuŝis la demandon, ĉu la nuna socistrukturo kun ĝia ekskluziva atento al progreso kaj materiaj streboj estas taŭga. necesa, dezirinda.

La prelegojn sekvis debato kaj ties alta nivelo agrable surprizis kelkajn ekstermovadajn spektantojn.

La lokaj fervojaj instancoj favoris diversmaniere la aranĝon (rabato pri vojaĝprezoj, subvencio, laŭtparolila bonvenigo en Esperanto, ĉeestado de regiona ĉefo ktp).

DEFA

NORVEGIO

La signoklarigoj en la Internacia Lingvo.

En la monato aprilo 1980 "La Norvega Horarlibro" (Rutebok for Norge) enkondukis la klarigojn ankaŭ en Esperanto.

Malantaŭ ĉi tiu seka informo troviĝas multe da informa laboro por konvinki la ĝustajn personojn ĉe la Norvega Ŝtata Fervojo, kio nun finfine sukcesis.

Mi proponas kaj apelacias al vi esprimi vian simpation kaj dankon sendante vian saluton al:

s-ro Odd Kolbrek, Norges Statsbaner,
Kaldbakkstubben 22, N-Oslo 9, Norvegio.

Li tradukos kaj transsendos ilin al la ĝustaj oficialuloj ĉe NSB.

NEFA

KOREKTFOLIO N-RO 3

por la IFEF-statuto

Laŭ decido de la komitato en la kongreso en America (NL) la statuto (Aldono IV) estas ŝanĝita en jenaj paragrafoj. Bv. eltondi kaj englui la korekto-tekstojn resp. permane korekti. Ĉi-kaze rimarkigu sur la marĝeno "kor.fol.3".

La regularo por la Terminara Komisiono (Aldono IV de la Statuto) estu kompletigata per jenaj aldonoj:

(3) g) eldoni laŭbezone internacian komunikilon "Terminara Kuriero" (Te Ku). (3)

(4) c). "redaktoro de la Terminara Kuriero (Te Ku); nuna c) fariĝu d). (3)

(6) La unua frazo tekstu: "La elekto de la gvidanto, de la sekretario kaj de la redaktoro de Te Ku okazas ..." (3)

(11) Je la fino oni aldonu ".... aŭ en la Terminara Kuriero". (3)

La unua korektfolio aperis en IF n-ro 6/76 paĝo 92. Estas rekomendinde, marki la tiamajn korektojn per cifero (1)

La dua korektfolio aperis en IF n-ro 5/79 paĝo 71.

22-a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO SKISEMAJNO "I.F.E.S. - 81"

7a - 14a de februaro 1981 en hotelo "Bellevue" - Bohinj (Lago de Bohinj) Slovenio - Jugoslavio.

Organizas en nomo de JAFE: Fervojista Esperanto Societo Maribor

Adreso: Fervojista Esperanto Societo, Vrazova 60, Yu-62000 Maribor, Jugoslavio.

Bankkonto: 30-2-0176 - Jugobanka Ljubljana - Fervojista Esperanto Societo Maribor.

Bohinj estas unu el la plej belaj valoj en Juliaj Alpoj. Skiterenoj sur Vogel kaj Kobla certigas agrablan skiadon al ĉiuj kategorioj de novembro ĝis majo. En la valo kaj en proksimeco de la hotelo ekzistas idealaj terenoj por longdistanca kurado kaj aliaĵ vintraj sportoj.

Hotelo disponigas ĉambrojn 2 kaj 3 litajn, ĉiujn kun duŝo. Prezo por la tuta restado (kompleta pensiono) kun deviga asekuro estas: DM 220, ASch 1600, USA $ 125, DIN 2.500 - aŭ egalvaloro. Unulitaj ĉambroj (nur 4) estas proksimume 5% plimultekostaj.

UTILAJ INFORMOJ

1. Samtempe kun aliĝilo bonvolu asigni 30% de restadkostoj. Ni pritraktos nur aliĝilojn kun tio ĉi antaŭpago.
2. Ni garantias la rezervigon de la ĉambroj al ĉiuj, kiuj aliĝos ĝis la 1-a de novembro 1980. Ni ne bezonas limigi la kvanton de gepartoprenantoj, se ili ĝustatempe aliĝos.
3. Se oni dezirus veni unu semajnon pli frue aŭ resti post tiu dato, bonvolu tion indiki en aliĝilo (tiuj devas asigni 50% de unusemajna restado).
4. Hotelo Bellevue estas atingebla per aŭtomobilo kaj aŭtobusoj. Fervoje oni povas halti en Lesce - Bled (35 km) - linio Ljubljana - Jesenice de kie veturas aŭtobusoj dumtage preskaŭ ĉiun horon. El Ljubljana (80 km) al Lago de Bohinj veturas aŭtobusoj tre ofte. Plej proksima fervoja stacio estas Bohinjska Bistrica nur 6 km de la hotelo, linio Jesenice - Nova Gorica. Tie haltas aŭtobusoj, kiuj venas el Ljubljana.

GRAVAJ ENHAVAĴOJ

La redaktofino por la venonta IF estas 20.9.80.


Preso: Esperanto-Centro Aarhus, Dk-8000 Århus C